Adversidades e reivindicações dos homens do mar: dinâmicas em torno da cobrança de soldadas e protestos contra a ação corsária na marinha mercante lusa (c.1788 - c.1822)

Adversities and claims of the seafarers: dynamics around the wage litigation and protests against the privateering in the Portuguese merchant navy (c.1788 - c.1822)

Hugo André Flores Fernandes Araújo*

Quelen Ingrid Lopes**

Resumo: Nosso objetivo neste artigo é analisar os meandros do cotidiano do trabalho dos marítimos da marinha mercante portuguesa em fins do século XVIII e início do século XIX. Buscamos evidenciar e analisar dois aspectos fundamentais nas adversidades por eles encontradas, quais sejam, os desacertos e as dificuldades enfrentadas para recebimento de vencimentos, e o constante risco do ataque corsário no mar, ponderando acerca das reivindicações e posicionamentos dos marítimos em face das situações vivenciadas. Tomamos como base documental principal um conjunto de fontes judiciais produzidas pelo Juízo da Índia e Mina, custodiados pelo Arquivo Nacional da Torre do Tombo/Lisboa-PT.

Palavras-chave: marinheiros portugueses; cobrança de soldadas; ações cíveis.

Abstract: This article will address the daily work of seafarers from the Portuguese merchant navy at the end of the 18th century and the beginning of the 19th century. We will highlight two aspects of the adversities faced by seafarers: the misunderstandings and difficulties faced in

* Doutor em História Social pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ). Atualmente realiza o estágio pós-doutoral junto ao Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal de Santa Maria (UFSM) com bolsa PNPD-CAPES. E-mail: hugoaffa@hotmail.com. ORCID: https://orcid.org/0000-0002-9381-5916.

** Doutora em História pela Universidade Federal de Juiz de Fora (UFJF), com participação no Programa Institucional de Doutorado Sanduíche no Exterior (PDSE-CAPES) pela Universidade de Lisboa. E-mail: queleningrid@gmail.com. ORCID: https://orcid.org/0000-0001-5586-1826.

wage litigation and the constant risk of privateering, pondering on the claims and positions of the seafarers in these situations. The main documents in this analysis are the judicial records produced by the *Juízo da Índia e Mina* held by the National Archives of Torre do Tombo in Lisbon.
Keywords: Portuguese seafarers; wage litigation; civil lawsuits.

Considerações iniciais

Temos por objetivo identificar e analisar alguns dos problemas e perigos vivenciados no cotidiano do trabalho na marinha mercante lusa em fins do século XVIII e início do XIX, a partir do quadro de análise dos enfrentamentos e reclamações gerados pelo não pagamento das soldadas e dos transtornos, e danos, gerados a partir do encontro com corsários. A reconstrução desses fatores, presentes nas vicissitudes do trabalho no marítimo, observará fundamentalmente as reivindicações e o posicionamento dos marítimos diante de tais problemas e enfrentamentos por meio dos seus próprios discursos. Nossa intenção é, também, destacar para além das iniciativas individuais a defesa de interesses dos trabalhadores marítimos enquanto grupo.

Para tanto, mobilizamos para o estudo uma diversificada gama de processos judiciais produzidos pelo Juízo da Índia e Mina, aqui balizados entre c.1788 - c.1822, documentação custodiada pelo Arquivo Nacional da Torre do Tombo/Lisboa-PT. Entre as fontes usadas estão as justificações ultramarinas[1] realizadas por marítimos, que tinham como objetivo comprovar, principalmente por meio de testemunhas, o exercício do justificante em funções da marinha mercante portuguesa. Através dessa fonte apontaremos algumas das características dos marítimos do período, identificaremos os portos mais recorrentes em suas viagens, como também as embarcações em que trabalharam. Essas mesmas embarcações serão utilizadas como eixo de análise por meio do qual buscaremos reconstruir experiências vivenciadas no cotidiano de trabalho marítimo: a partir dos relatos contidos nas petições e nos termos de protesto e termos marítimos (registrados em autos cíveis dos cartórios judiciais de Lisboa), buscaremos evidenciar as conjunturas vividas pelos marítimos e as respectivas ações e reivindicações encetadas por eles.

A historiografia anglófona estabeleceu um campo de estudos profícuo sobre o trabalho e a cultura dos trabalhadores do mar.[2] A historiografia brasileira tem contribuído com essas

1 O levantamento das justificações ultramarinas de marítimos foi feito apenas na série “Brasil”.

2 Destacam-se os estudos de Marcus Rediker, que faz uma história vista de baixo enfatizando como a violência e a exploração do trabalho dos marinheiros no Atlântico inglês deu origem às noções de liberdade e organização que foram apreendidas por outros tipos de trabalhadores. Cf. REDIKER, Marcus. **Between the Devil and the Deep Blue Sea***:* Merchant Seamen, Pirates, and the Anglo-American Maritime World. Cambridge: Cambridge University Press, 1987. Abordagens comparativas recentes têm buscado compreender a particularidades dos marinheiros como força de trabalho internacional a partir dos processos judiciais. Cf. UNGER, Richard W. Overview. Trades, Ports and Ships: The Roots of Difference in Sailor’s Lives. In: FUSARO, Maria; ALLAIRE, Bernard; BLAKEMORE, Richard J.; VANNESTE, Tijl (ed.). **Law, Labour and Empire**: Comparative Perspectives on Seafarers, c.1500-1800. London: Palgrave Macmillan, 2015. p. 1-20.

discussões destacando a participação de indígenas e negros no mundo marítimo do trabalho.[3] Destacamos especificamente os trabalhos de Jaime Rodrigues acerca da composição social e do cotidiano dos marinheiros da marinha mercante portuguesa.[4] Nesse sentido, buscamos contribuir com as discussões existentes acerca da experiência laboral dos marinheiros na idade moderna, a partir das experiências individuais e coletivas que nos permitem acessar as vozes e reivindicações dos homens do mar. A alta mobilidade, intrínseca ao comércio marítimo, inseria esses trabalhadores livres em uma dinâmica internacional de trabalho, de modo que as adversidades enfrentadas nesse contexto foram marcadas tanto pelos riscos de vida e aprisionamento quanto pela cooperação, solidariedade e luta por direitos.

Justificações ultramarinas de marítimos

No início do século XIX, foram realizadas justificações ultramarinas que tratava das viagens feitas por marítimos portugueses, os quais requeriam comprovar seu trabalho em rotas e embarcações comerciais portuguesas a partir, principalmente, da inquirição de testemunhas. Analisando o total de 62 justificações, podemos caracterizar tais marítimos como homens brancos, portugueses, com alguma experiência marítima e ocupantes de diferentes funções. Não são revelados dados referentes ao estado civil dos justificantes ou idade, mas para alguns temos a naturalidade. As viagens se compunham por diferentes rotas, sendo abarcados os principais portos de comércio com Portugal. Tais justificações de marítimos foram realizadas entre 1800 e 1822, contudo, há uma sensível preponderância de 64,5% entre 1812-1813.

Acerca da naturalidade, as áreas ao norte de Portugal concentram a maior parte das regiões de onde eram oriundos esses justificantes. De fato, somente as freguesias do termo da cidade do Porto e área sob jurisdição do mesmo bispado compreendem 56,8%, sendo mencionadas, entre outras, as freguesias de São Romão, Feira e Matozinhos.[5]

Dos justificantes que sabemos o ofício, apenas um exercia função artesã (calafate), enquanto os demais executavam funções de navegação diversa (Tabela 1). A ocupação de marinheiro/marujo foi a mais exercida pelos justificantes perfazendo 43% do total. Exercendo importantes funções de comando e navegação, sendo “os postos mais altos” nas

3 Cf. SILVA, Luiz Geraldo. **A faina, a festa e o rito**. Uma etnografia histórica sobre as gentes do mar (séc. XVII ao XIX). São Paulo: Papirus, 2001. BARREIRO, José Carlos. A formação da força de trabalho marítima no Brasil: cultura e cotidiano, tradição e resistência (1808-1850). **Tempo**, Niterói, v. 15, n. 29, jul./dez. 2010. p. 189-209. CÂNDIDO, Mariana P. Different slave journeys: enslaved African seamen on board of Portuguese ships, c.1760-1820s. **Slavery & Abolition**, v. 31, n. 3, 2010. pp. 395-409.

4 Cf. RODRIGUES, Jaime. Um perfil de cargos e funções na marinha mercante luso-brasileira, séculos XVIII e XIX. **Anos 90**, Porto Alegre, n. 22, 2015, p. 295-324. RODRIGUES, Jaime. ‘Marítimo de profissão’: as matrículas de marinheiros e a História Marítima de Portugal e seus domínios nos séculos XVIII e XIX. **Almanack**, Guarulhos, n. 21, abr. 2019. p. 14-38.

5 Historicamente, o norte de Portugal foi uma grande região fornecedora de mão de obra para o trabalho no mar. Amélia Polônia atribui isso à importância demográfica da cidade do Porto e os vínculos desta com outras cidades portuárias de Entre-Douro-e-Minho. Cf. POLÓNIA, Amélia. Mestres e Pilotos das Navegações Ultramarinas (1596–1648): subsídios para o seu estudo. **Revista da Faculdade de Letras-História**, Porto, II série, n. 13, p. 305, 1995.

embarcações comerciais do século XVIII e XIX de acordo com Jaime Rodrigues,[6] capitães e pilotos foram declarados como exercício funcional em 24,2% das justificações. Contudo, isoladamente, a função de piloto foi notadamente preponderante sobre a de capitão, e se somarmos os percentuais de praticantes aos de piloto temos que 30,6% dos justificantes exerciam a pilotagem. Isso pode indicar que indivíduos ainda em progressão na carreira, que ainda não haviam alcançado a mais alta função, foram os que mais recorreram às justificações.

Tabela 1: Funções exercidas pelos justificantes (1800-1822)

Profissão	N. Abs.
Calafate	1
Capitão	2
Mestre	2
Sem referência	2
Marítimo	3
Praticante de piloto	4
Sota-Piloto	6
Piloto	15
Marinheiro/marujo	27
Total	62

Fonte: ANTT, Justificações Ultramarinas, Feitos Findos. Consideramos apenas a função mais recorrente para os 13 justificantes que ocuparam funções diferentes.

Jaime Rodrigues indica a possibilidade de mudança (ascensão) de função exercida pelo marítimo ao apontar o caso de um sota-piloto de um dado navio, que exerceu a função de piloto em outra embarcação.[7] De fato, para 13 dos justificantes, foram relatadas por eles, ou pelas testemunhas, mais de uma função exercida ao longo de suas trajetórias no mar, o que aponta para uma transformação de função laboral numa mesma embarcação ou várias. Um exemplo da transformação da função e ascensão na hierarquia marítima alcançada na trajetória profissional é o de Tomás de Vila Nova Ferrari. Em 1813, ele requereu justificar as viagens que havia feito de Lisboa "para vários portos da América, conquistas deste Reino, nos lugares de praticante sota-piloto e piloto"; como também justificar "um grande número de viagens de capitão e piloto a vários portos dos reinos estrangeiros Inglaterra, Holanda e França".[8] Embora não sejam referidos os nomes de navios, é certo que a experiência de Tomás era ampla em termos de rotas e funções de navegação.

6 RODRIGUES, op. cit., p. 297.
7 Ibidem, p. 299 (nota 3).
8 Por ANTT leia-se "Arquivo Nacional da Torre do Tombo". ANTT, Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, justificações ultramarinas, Brasil, mç. 521, n. 3.

Já na justificação feita por José Luis do Rego (em 1813), é possível identificar que o mesmo ocupou diferentes funções em diversos navios: no navio *São Gualter* foi como praticante entre Lisboa/Bahia, e de piloto para o Rio Grande do Sul; no navio *Dois Amigos*, de piloto para Porto Alegre; no bergantim *Caçador*, andara de piloto; foi como "capitão e piloto para os portos da Inglaterra, duas viagens em a galera *Riqueza do Faial*"; mas "ultimamente de piloto no navio *Machequeiro da Madeira*", na rota Lisboa/Maranhão/Lisboa.[9] Perceba-se que José Luis havia ocupado a função de capitão e piloto num mesmo navio e numa mesma rota (possivelmente viagem e torna-viagem), o que indica mais uma oportunidade aproveitada de exercer a função de capitão do que mudança efetiva da posição comumente ocupada por ele de piloto.

Os portos mais citados nas rotas marítimas pelos justificantes são: Lisboa, 54 vezes; Bahia, 45; Rio de Janeiro, 30; Pernambuco, 29; Maranhão/Pará 18; e o da cidade do Porto, 16 vezes. Foram ainda citados outros portos da América portuguesa, como Santa Catarina, e outros de língua hispânica (como Montevidéu), mas também portos dos Estados Unidos da América (como Nova York) e portos das ilhas do Caribe (como o de Havana e São Domingos). Do continente europeu, a maior presença é, sem dúvida, de Portugal, contudo, portos da Inglaterra (Liverpool e Londres) foram citados com alguma recorrência. Portos da África e da Ásia também não deixaram de ser nomeados, 11 e 9 vezes respectivamente. Esse vislumbre acerca das rotas marítimas revela um traço fundamental do trabalho no mar nesse período, a sua dimensão global. De acordo com Maria Fusaro, a atuação dos marinheiros em rotas internacionais influenciou a procura dos tribunais para assegurar direitos, uma vez que os marítimos trocavam conhecimentos sobre práticas, estilos de contrato e direitos de trabalho.[10]

Das justificações em que foram nomeadas, identificamos 60 diferentes embarcações, sendo que algumas apareceram em mais de uma justificação – como o navio *Balsemão*, o *Correio de Lisboa*, os brigues *Flor de Lisboa* e o *Leal Português*. Com relação à definição dos tipos das embarcações, embora muitas sejam caracterizadas apenas por "navio", são referidos (em ordem de ocorrência) brigues, galeras, escunas, fragatas, bergantins, paquetes, iate e uma sumaca.[11]

Era no interior dessas embarcações que a vivência cotidiana das longas jornadas marítimas se concretizava, e são os aspectos da vida dos marinheiros a bordo que buscamos recuperar. A partir daqui refletiremos acerca dos problemas enfrentados pelos trabalhadores

9 ANTT, Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, justificações ultramarinas, Brasil, mç. 291, n. 8.

10 FUSARO, Maria. The Invasion of Northern Litigants: English and Dutch Seamen in Mediterranean Courts of Law. In: FUSARO, Maria; ALLAIRE, Bernard; BLAKEMORE, Richard J.; VANNESTE, Tijl (ed.). **Law, Labour and Empire**: Comparative Perspectives on Seafarers, c.1500-1800. London: Palgrave Macmillan, 2015. p. 29-30.

11 Nesse ponto, é importante ter em conta as advertências de Francisco Domingues sobre a imprecisão terminológica das fontes, pois "os mesmos navios são designados de maneiras diferentes" e frequentemente as "designações genéricas como *navio,* que tornam escusada, por impraticável, a tarefa de procurar fazer-lhes corresponder tipologias mais ou menos definidas". DOMINGUES, Francisco C. **Os navios do Mar Oceano**: Teoria e empiria na arquitectura naval portuguesa dos séculos XVI e XVII. Lisboa: Centro de História da Universidade de Lisboa, 2004. p. 225.

do mar para receberem suas soldadas[12] e seu agir em relação a isso, como também sobre os perigos do mar, notadamente as dificuldades e dramas gerados a partir do encontro com corsários. Buscando sempre que possível destacar as estratégias de defesa de interesses dos trabalhadores marítimos enquanto grupo.

Reivindicando os vencimentos não pagos

Dos autos cíveis que consultamos, verificamos que os diferentes grupos de trabalhadores dos navios podiam enfrentar problemas no tocante ao recebimento do seu pagamento: capitães, mestres, pilotos, capelães, calafates, marinheiros, cozinheiros e mesmo os moços/mancebos podiam deixar de ser pagos de modo a terem que recorrer ao Juízo da Índia e Mina, em Lisboa, para haverem seus vencimentos.[13] Manoel de Almeida, por exemplo, trabalhou como contramestre no navio *Diana* em viagem do Rio de Janeiro para Lisboa, mas, por não receber, requereu em 1822 os 132$000 que lhe devia o dono da embarcação Joaquim Nunes da Silveira.[14] Já o capitão do bergantim *Flor de Lisboa* Francisco Vieira Borrego requereu, em 1818, o pagamento de resto de soldadas que lhe devia o dono da embarcação.[15]

Mas por que ocorria a falta de pagamento desses trabalhadores marítimos? Quais os argumentos envolvidos no não pagamento? De modo geral, há pouca ou nenhuma explicação sobre o motivo, entretanto, podemos apontar algumas situações comuns como a simples recusa do contratante em pagar ou problemas advindos pela falta de ajuste prévio à execução do trabalho no mar. A mais recorrente era o dono da embarcação, ou o responsável direto pela soldada, se recusar a pagar sem, a princípio, apresentar motivo. No decorrer de alguns desses processos, percebe-se que, na verdade, o motivo recaía num ajuste sobre o trabalho ou sobre o vencimento que não foi cumprido, ou numa renegociação de termos que desagradou a uma das partes. Em parte, isso está associado com o que Andrea Addobbati indica acerca dos contratos de trabalho dos marítimos na era moderna, pois havia uma predominância de acertos orais entre trabalhadores e contratantes. Por consequência, a busca pelo litígio através dos tribunais foi a forma encontrada por marinheiros para reivindicar sua remuneração em diversos portos europeus.[16]

---

12 A soldada é o vencimento obtido pelo trabalho do marítimo, comumente formada em valor da moeda corrente, podendo ou não serem inclusas na soldada as comedorias. Conforme o dicionário de Raphael Bluteau, do verbete "soldada", explica: "Salário de serviço deriva-se de soldo, antiga moeda de Portugal, e posto que soldo propriamente se diga da paga, ou estipêndio do soldado, usamos de soldada, falando no salário de qualquer pessoa que serve". BLUTEAU, D. Raphael. **Vocabulario portuguez & latino**: aulico, anatomico, architectonico... v. VII. Coimbra: Collegio das Artes da Companhia de Jesú, 1712. p. 699-700.

13 Embora os processos cíveis que tinham por objeto o pagamento de soldada tragam informações referentes aos seus valores, não traçaremos estimativas sobre eles, isto porque o recorte empírico dessa análise é muito pontual e deixa de absorver informações do quadro geral dos processos, o que permitiria explanações qualitativas seguras sobre esse assunto.

14 ANTT, Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mç. 63, n. 12, cx. 187.

15 ANTT, Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mç. 12, n. 17, cx. 136.

16 Cf. ADDOBBATI, Andrea. Until the Very Last Nail: English Seafaring and Wage Litigation in Seventeenth-Century Livorno. In: FUSARO, Maria; ALLAIRE, Bernard; BLAKEMORE, Richard J.; VANNESTE, Tijl (ed.). **Law, Labour and Empire**: Comparative Perspectives on Seafarers, c.1500-1800. London: Palgrave

A falta de ajuste prévio especificando o valor da soldada de capelão foi o principal elemento que deu base à ação cível sumária de soldadas que o padre Manoel Ferreira de Albuquerque impetrou contra o dono da galera *Amazona* em 1811. Desgastado com a viagem de Lisboa para o Maranhão, "por motivo das desordens do contramestre", tendo sido negado pelo bispo deste último porto a fazer a torna-viagem "em qualquer outro navio", viu-se obrigado a retornar a Lisboa na galera *Amazona* sem um ajuste de soldada firmada a contento em nenhum momento. Como teve notícia de "que em outros navios que saíram (do Maranhão) vieram os capelães ganhando a soldada de 200$000", e que se "não fosse obrigado a ingressar na galera do réu, podia muito bem vir em outro navio e ganhar a referida soldada", somado ao fato de não haver feito ajuste, exigia judicialmente o vencimento de 200$000.[17] Esse exemplo se relaciona com o que Jaime Rodrigues apontou acerca das dinâmicas de conflito envolvendo capelães na marinha mercante, uma vez que os principais fatores de disputa eram "o valor que se lhes devia pagar, as condições de trabalho e a dificuldade para encontrar sacerdotes dispostos a desempenhar suas funções no mar".[18]

Há que se destacar que o fator da tensão no ambiente de convívio e trabalho da embarcação é perceptível nas alegações do padre Manoel Ferreira: o desajuste com o contramestre e o desconforto em ser obrigado por um superior religioso a finalizar o trabalho podem ter, se não gerado, ao menos alimentado a desinteligência acerca do ajuste da soldada. O réu Antônio Florêncio afirma, após quase 800 laudas do processo e um novo embargo impetrado pelo autor padre Manoel, que a "extraordinária demora que" o autor pretendia incutir era "por ódio" ao réu, "por não achar outros fundamentos de sua vingança como se vê dos mesmos autos".[19] Assim, em algumas disputas legais em torno do pagamento de soldadas, é verificável a influência exercida pelos ânimos construídos nas relações interpessoais dos marítimos. As tensões vivenciadas dentro das embarcações podiam suscitar uma série de questões específicas que refletiam negativamente de algum modo sobre os pagamentos. Como o que ocorreu com o marinheiro Antônio Fernandes, que havia ajustado com o capitão do navio *Santo Antônio Delfim* "uma viagem redonda de ida e volta" entre Lisboa/Rio de Janeiro pela soldada de 45$000. Entendendo que na primeira parte da viagem cumprira "bem com as obrigações de seus deveres", foi surpreendido no Rio de Janeiro por uma mudança nos termos do pagamento, o que aconteceu "por intrigas do piloto da mesma embarcação", tendo sido inclusive preso e retornado a Lisboa na charrua *d'El Rei* por impugnar "tais astúcias".[20]

Recusas de pagamento motivadas pelo não cumprimento das tarefas exigidas em dado exercício laboral também ocasionaram ações cíveis sobre pagamento de soldada. Antônio

Macmillan, 2015. p. 43-60.

17 ANTT, Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mç. 6, n. 9, cx. 282.

18 RODRIGUES, Jaime. Capelães na marinha mercante portuguesa: engajamento e perfis profissionais (séculos XVIII e XIX). **Revista de Indias**, Madrid, LXXIX/276, p. 417, 2019.

19 ANTT, Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mç. 6, n. 9, cx. 282.

20 ANTT, Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mç. 6, n. 12, cx. 6.

Francisco da Piedade, "homem preto e forro", requereu, em 1788, que o capitão de mar e guerra Manoel da Cunha lhe pagasse 14$660 de resto de ordenado ganho como cozinheiro da fragata *Golfinho*. Antônio Francisco afirmava que o capitão se recusava a pagar "sem que primeiro se deixe o suplicante de se embriagar, como costuma fazer a todos os dias". Por seu lado, o capitão Manoel da Cunha disse que não se recusava a pagar, inclusive queria deixar em depósito judicial o valor, mas exigia que o cozinheiro cumprisse "sua parte (do) ajuste e prática inalterável de entregar o [cobre] que lhe foi dado para serviço da cozinha limpo e esfregado [como] lhe foi entregue, e já teria recebido o seu dinheiro se [assim] o tivera feito".[21] Marcus Rediker indica que na marinha mercante inglesa os processos sobre os pagamentos comumente mencionam o consumo de álcool e "apropriação" de instrumentos de trabalho como fator para embargar os pagamentos. Para o autor, o consumo, apropriação ou desvio de bens e instrumentos eram formas buscadas pelos marinheiros para compensar a baixa remuneração e as duras condições de trabalho.[22]

Situações em que se revelam aspectos da violência que podia ser vivenciada no trabalho marítimo também surgem nas ações cíveis.[23] Tomemos dois casos como exemplo, no primeiro a violência se expressa mais em termos de ameaça, enquanto o segundo expõe a violência física. Em 1796, Joaquim Alberto Jorge moveu ação contra o capitão do navio *Bom Despacho*, João Luis Machado, para cobrar suas soldadas. De acordo com Joaquim Alberto, ele ajustou o trabalho de cozinheiro com o dito capitão na viagem de Lisboa/Bahia pela soldada de 100$000. Alegou ainda ter servido por três meses enquanto estavam na Bahia, mas que o capitão o despediu depois disso "sem o menor motivo, sem lhe pagar, e querendo ainda em cima dar lhe com um pau". Embora o capitão João Luis, por sua parte, afirme que Joaquim "se ausentou na Bahia do serviço do navio *Bom Despacho*", inclusive fazendo outra viagem no meio tempo que lá estavam em outro navio, não desmente a ameaça e o desacerto entre ambos.[24]

O episódio de violência vivido por Bernardo Carvalho foi muito mais grave. Ele alegou que o mestre João José da fragata *Princesa do Brasil* o admitiu como "moço" ao trabalho do navio, que iniciou em 2 de julho de 1792, "servindo no laborioso trabalho da carena,[25] assim de dia como de noite". Após 27 dias na labuta ele se feriu gravemente "em um dedo do pé" e por isso "se retirou para terra a fim de se curar". Tendo melhorado, retornou para a embarcação, mas o mestre João não quis admiti-lo "senão a muitas instâncias onde depois o maltrataram

21 ANTT, Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mç. 48, n. 5, cx. 235.

22 REDIKER, op. cit., p. 129-130.

23 Matthias van Rossum percebe situações semelhantes entre os trabalhadores indianos da Companhia Holandesa das Índias Orientais, na qual a autoridade e a disciplina de trabalho eram impostas sob a força apesar de se tratarem de trabalhadores livres e assalariados. Cf. ROSSUM, Matthias van. Claiming their Rights? Indian Sailors under the Dutch East India Company. In: FUSARO, Maria; ALLAIRE, Bernard; BLAKEMORE, Richard J.; VANNESTE, Tijl. (ed.) **Law, Labour and Empire**: Comparative Perspectives on Seafarers, c.1500-1800. London: Palgrave Macmillan, 2015. p. 278-279.

24 ANTT, Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mç. 48, n. 7, cx. 48.

25 A carena consiste na "colocação do navio em posição inclinada, com recurso a aparelhos de esforço, para permitir o conserto das obras vivas, quer dizer, a reparação do casco abaixo da linha de água, sobretudo da quilha e áreas circundantes". DOMINGUES, op. cit., p. 214.

de sorte que com pancadas o deixaram sem sentidos e quase como morto". Além de todo o sofrimento físico, Bernardo nem ao menos foi pago pelo trabalho da carena, pelo que buscava judicialmente.[26]

Quando se viam injustiçados por tentativas de pagamento inferior ao ajustado ou com vencimentos em atraso, os marítimos também moviam ações de cobrança em grupo. Em 1809, os marinheiros da fragata *Pérola* buscaram em grupo receber do dono da embarcação parte do que fora previamente acertado de pagamento. Segundo os marinheiros, eles haviam ajustado em 10$000 de soldadas e convencionado o pagamento de $480 "por dia em todo o tempo que durasse a crena". As soldadas foram pagas, mas o dono do navio não queria pagar os 10 dias de trabalho na carena.[27] Também em grupo, foram José da Costa e "mais companheiros da equipagem" do navio *Santo Estevão Mimoso* buscar haver as soldadas da viagem do Pará para Lisboa, que lhes ficara devendo o dono do navio que, segundo eles, as "confiscou". Fazendo valer seus direitos, conseguiram que fretes no valor de 1:000$000 fossem penhorados para que pudessem, finalmente, receber os 812$000 de soldadas.[28] Destaca-se em tais processos a utilização do ordenamento jurídico e o acesso ao Juízo da Índia e Mina por parte dos marítimos como meios de salvaguardar e/ou fazer valer direitos e acordos descumpridos pela parte contratante/empregadora (geralmente representada pelo dono da embarcação). No caso da equipagem do navio *Santo Estevão Mimoso*, os trabalhadores marítimos conseguiram mobilizar através da penhora um valor até mesmo superior ao que se lhes devia, mas que foi entendido como seu direito pelo Juízo da Índia e Mina garantindo-lhes, assim, uma conquista judicial sobre o empregador.

Se em terra o marítimo podia sofrer para receber pelo pagamento do seu trabalho, em mar os riscos do labor na marinha mercante lusa podiam lhe cobrar até a vida, pois é certo que muitos morreram em naufrágios. Mas as incertezas do mar também surgiam no horizonte sob a bandeira francesa ou insurgente, como veremos a seguir.

Perigo no horizonte: os corsários como flagelo marítimo

Desempenhar ofícios marítimos atrelava à perspectiva profissional alguns tipos de riscos que poderiam significar perdas econômicas, danos de patrimônio e até mesmo a morte. Se no mar as forças da natureza podiam impetrar aos marítimos e embarcações acidentes, avarias e naufrágios, pelo mar também se fazia sentir a força dos ataques efetuados pelos navios corsários. A abordagem destes, seguida de saque e/ou apresamento, trazia risco de perdas e danos constante para as embarcações mercantes lusas, sendo muito frequentes registros de encontros com corsários em termos de protestos redigidos por capitães e endossados por sua equipagem, como meio de se preservarem de culpa em relação aos

26 ANTT, Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mç. 17, n. 23, cx. 17.
27 ANTT, Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mç. 1, n. 24, cx. 277.
28 ANTT, Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mç. 55, n. 1, cx. 55.

prejuízos ocasionados nesses apresamentos. Ainda que os ataques corsários não fossem novidade na história do comércio ultramarino, desde fins do século XVIII e adentrando o XIX, os desdobramentos da agitada e conflituosa conjuntura pela qual passava a Europa (na chamada Era das Revoluções) repercutiram negativamente para a garantia de liberdade de trânsito em segurança nas águas atlânticas: embarcações comerciais portuguesas (provenientes, portanto, de uma nação enquadrada como neutra em tais conflitos) sofriam o rescaldo dos embates do continente europeu, sendo constantemente abordadas por corsários das diferentes nações em disputa. Isto levava os trabalhadores do mar portugueses a, ao menos, resguardarem seu direito de não serem responsabilizados por danos ocasionados num contexto histórico que ia muito além da pilhagem corsária.

João Borges Pamplona, por exemplo, experimentou em dado momento de sua trajetória profissional a experiência desagradável do encontro com um corsário. Em 24 agosto de 1818, a galera *Luíza* que ele capitaneava foi apresada "por um corsário insurgente". A embarcação, que havia saído do porto de Lisboa com destino ao do Maranhão, ficou sob controle do corsário, tendo o capitão João Borges e "sua equipagem (ido) a bordo do corsário". O aprisionamento da tripulação durou dois dias, após o que foram postos pelos corsários em jornada forçada[29] a bordo da "polaca austríaca *La Madama de Montenegro*" para a Ilha da Madeira. No protesto, o capitão Pamplona diz que ignorava o destino da galera *Luíza*, a qual ia "carregada de vários gêneros" e "com gente do mesmo corsário" a bordo.[30]

Nesse ponto cabe destacar que os governos platinos, que surgiram na esteira da década de 1810, buscaram afirmar sua independência perante a Coroa Espanhola e exercer sua soberania a partir da mobilização de corsários.[31] Para Lauren Benton, o corso insurgente autorizado pelas Províncias Unidas do Rio da Prata e por José Gervásio Artigas na Banda Oriental, permitia que esses governos atuassem como estados sem possuir uma infraestrutura estatal. Os alvos preferenciais dessa atividade corsária eram as embarcações espanholas e portuguesas.[32]

Quando o mesmo João Borges Pamplona fez um processo de justificação ultramarina de comprovação de viagens em 1813 (anos antes do ataque corsário), ele já havia percorrido em diferentes navios diversos portos: navegara para portos da Ásia, fizera a rota Inglaterra/Bahia, a rota Inglaterra/Gibraltar/Lisboa, como também fizera diversas

29 Jornada forçada é o termo atribuído à abordagem de uma embarcação para a transferência de tripulantes capturados por corsários. Isso obrigava a embarcação a fazer um desvio em sua rota para levá-los ao porto mais próximo.

30 ANTT, Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mç. 48, n. 13, cx. 172.

31 Feliciano Gámez Duarte indica que a maioria desses corsários era de origem norte-americana, e haviam sido recrutados pelas nações independentes para atuar de modo estratégico: atacando o comércio, obtendo informações e impedindo o envio de tropas espanholas para as Américas. Cf. DUARTE, Feliciano Gámez. **El desafio insurgente**. Análisis del corso hispano-americano desde la perspectiva peninsular: 1812-1828. Tesis Doctoral. Universidad de Cádiz, 2004.

32 Cf. SARTORETTO, Eduardo. Elites, Revoluções e Corsários: a cidade de Buenos Aires na primeira metade do século XIX. **Vozes, Pretérito & Devir,** ano VI, v. X, n. 1, p. 155-175, 2019. BENTON, Lauren. Strange Sovereignty: The Provincia Oriental in the Atlantic World. **Mexico 20/10, La Modernidad em el Atlantico iberoamericano, 1750-1850**, v. I, 2012.

viagens para os portos da América inglesa e das ilhas dos Açores. Nessas viagens exercera o ofício de praticante de piloto, o de primeiro-piloto e o de mestre.[33] Possuía, assim, considerável experiência quando do seu encontro com o corsário insurgente. Mas nenhuma experiência poderia prevenir em absoluto o encontro com um corsário, ou dirimir os danos advindos disso. Nos quatro anos seguintes ao incidente de 1818, João Pamplona continuou sua vida marítima conduzindo como mestre o navio *Harmonia*, de Lisboa a Recife e torna-viagem.[34]

Dar continuidade ao seu ofício após o encontro com corsários era uma realidade que se impunha no trabalho do marítimo. Contudo, ainda que não se pudesse ter controle total do sucesso da viagem, era possível buscar estratégias para minimizar a insegurança e as incertezas que rondavam as rotas comerciais do Atlântico. Uma forma tradicional de proteção da navegação era o seguir viagem sob a "conserva" de um comboio. O sistema de comboios era utilizado para proteção na navegação entre Brasil e Portugal desde 1649, tendo sido interrompido, em 1765, com a criação das companhias pombalinas. Foi restabelecido por curto período entre 1797 e 1801. No início do oitocentos, a prática não era obrigatória e dependia de acertos entre os envolvidos nas viagens.[35]

Navegar em comboio, resguardando-se mutuamente da presença dos corsários no mar, foi o acerto de oito navios ao saírem da Bahia, em 24 de maio de 1819, com destino a portos de Portugal. Os navios *Princesa Carlota*, *Ásia*, *Conceição*, *Aliança*, *Condessa da Ponte*, e os brigues *Novo Viajante* e *Restaurador*,[36] navegaram sob o comando do capitão de fragatas Ignácio Alberto de Oliveira, do navio *Lord Wellington*, que sob ordens do governador da Bahia dirigia o comboio para o porto de Lisboa. Contudo, a certa altura da viagem, no dia 31 de julho, o mestre do brigue *Restaurador*, Joaquim José da Rocha Bastos, comunicou ao comandante do comboio que "aqui era o lugar da sua separação" e por isso ali se despedia para seguir sua viagem à cidade do Porto.

Seguiu-se a tal afirmação uma situação de tensão e trocas de argumentos contrários e outros a favor da separação do comboio. O capitão Ignácio Alberto, comandante do comboio, instou que até aquele ponto da viagem não haviam encontrado outras embarcações que dessem "melhores notícias de corsários que as que" haviam tido na Bahia, portanto, não se deveria "desprezar este comboio" sendo melhor seguirem juntos até Lisboa e de lá esperar uma "embarcação de guerra de Guarda Costa" que comboiasse o *Restaurador* até a cidade do Porto. O mestre Joaquim José consultou, então, a equipagem do seu brigue *Restaurador*, mas esta foi firme em preferir correr "o risco das suas soldadas (seguindo)

33 O que reforça, aliás, mais uma vez o que dissemos sobre a evolução na carreira marítima. ANTT, Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, justificações Uultramarinas, Brasil, mç. 229, n. 6.

34 Como vemos pelos passaportes passados ao navio *Harmonia* entre 1819-1822. Cf. AHU/Pernambuco - AHU_ACL_CU_015, cx. 281, D. 19096; AHU/Pernambuco - AHU_ACL_CU_015, cx. 282, D. 19154; AHU/Pernambuco - AHU_ACL_CU_015, cx. 283, D. 19280; AHU/Pernambuco - AHU_ACL_CU_015, cx. 285, D. 19496.

35 BOXER, Charles R. **O Império colonial português (1415-1825)**. Lisboa: Edições 70, 1981. p. 222.

36 Em algumas passagens do processo, o brigue *Restaurador* é denominado por bergantim.

para a cidade do Porto, e não de Lisboa, onde não só sofreriam igual risco das suas soldadas como maior demora de viagem". Após outras trocas de argumentos o capitão Ignácio Alberto, à vista da "repugnância que encontrara" por parte daquela equipagem em entrar em Lisboa, consentiu na separação do *Restaurador* do comboio desde que "o capitão e mais oficiais lhe assinassem protesto de tomarem sobre as suas pessoas todas as responsabilidades" sobre o que acontecesse com o navio. Posto numa situação difícil, o mestre Joaquim José não aceita a proposta, respondendo "que os seus oficiais de decisão (...) por nada respondiam, pois, as suas obrigações eram conduzir o bergantim ao porto do seu destino, e que da mesma forma ele capitão por nada respondia se não pelas obrigações do seu cargo no bergantim". De tal modo, decidiu-se por permanecer no comboio e seguir para Lisboa.[37]

A preocupação da equipagem do *Restaurador* se dava pelo possível atraso da viagem no porto de Lisboa. Exatamente por isso, na mesma ocasião, exigiram que o mestre Joaquim José assinasse uma declaração na qual ele se obrigava "a pagar-lhes em Lisboa as suas soldadas", não obstante a prática fosse pagar "chegado que seja ao porto do seu destino". E isto, segundo o mestre Joaquim José, foi conseguido "como extorquido por violência ou força maior" no meio tempo em que houve o impasse com o comandante do comboio que não os queria deixar apartar. Nas palavras do mestre Joaquim: "como a equipagem do dito brigue seguisse opor a esta determinação superior, foi o suplicante constrangido a fazer-lhes" a tal declaração.[38] Como indicamos, a equipagem do *Restaurador* tentou mudar o itinerário da viagem para o Porto, e ao não ter a demanda atendida, pressionou o mestre do navio pelo pagamento antecipado em Lisboa. Esse exemplo nos indica a força da ação coletiva da tripulação sobre os oficiais de comando.

Contexto semelhante, porém com inclinações diferentes por parte da tripulação, ocorreu na viagem do navio *São Manuel Augusto* de Pernambuco para Lisboa em 1820. Estando para iniciar viagem do porto de Recife, o capitão Manoel Pereira Sarmento e o consignatário do navio *São Manuel Augusto* assinaram um termo na secretaria do governo de Pernambuco em que se obrigavam a "tocar em uma das ilhas dos Açores a fim de saber notícias de Lisboa, em consequência de serem aí já públicos alguns acontecimentos da mudança política de Portugal", após o que prosseguiriam ao porto de Lisboa.[39]

Buscando cumprir o compromisso, a certa altura da viagem, em 4 de dezembro de 1820, o capitão Sarmento deu parte aos seus oficiais e demais tripulantes que "ia soltar o rumo para

37 ANTT, Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mç. 59, n. 5, cx. 183.

38 ANTT, Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mç. 31, n. 10, cx. 155. Nesse processo, o mestre e capitão do brigue *Restaurador* impõe embargo à declaração feita no navio sob a forte comoção em que se encontravam os ânimos diante do impasse de sair ou não do comboio.

39 ANTT, Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mç. 52, n. 22, cx. 176. As notícias da revolução liberal do Porto (24/08/1820) ecoaram pelo Atlântico, gerando preocupações sobre a adesão de outras cidades ao movimento. RAMOS, Rui; SOUSA, Bernardo Vasconcelos; MONTEIRO, Nuno Gonçalo Monteiro (coord.). **História de Portugal**. Lisboa: A Esfera dos Livros, 2009. p. 455-456.

a ilha de São Miguel" para "saber notícias se Lisboa estava ou não revolucionária".[40] Mas, seguir para as ilhas do Açores exigiria separar-se da conserva em que viajavam desde o porto de Recife com o navio *Rosália*, ao que a tripulação uníssona não concordava em vista de que apresentaram três "artigos" (argumentos): primeiro, que deixando a conserva com o *Rosália* poderiam encontrar "algum corsário insurgente", que lhes traria danos "à propriedade e seu carregamento, porque os ditos corsários perseguem muito estes lugares"; segundo, o tempo não era aprazível naquele espaço, principalmente porque teriam que fugir dos ventos do inverno, o que lhes deixaria "sem saber notícias e sem conserva"; terceiro, que continuando a viagem junto ao *Rosália*, com rumo ao porto de sua escala (Lisboa), poderiam encontrar embarcações no caminho, das quais obteriam as notícias necessárias, inclusive não as encontrando em alto-mar poderiam se "aproximar da barra de Lisboa" e instar informações aos barcos de pescaria dali.

De tal sorte, "e como todos os votos eram unânimes para que não largasse a conserva" do *Rosália*, seguiram viagem rumo a Lisboa na esperança de encontrar um navio no caminho, o que de fato ocorreu em 10 de dezembro, quando encontraram um patacho sueco vindo da Holanda em direção a Marselha, o qual não tinha notícias algumas de Lisboa. O que pareceu ao capitão ser bom sinal, acreditando estar "tudo em sossego". Isto se confirmou no dia seguinte, próximo ao cabo de Espichel, onde conseguiram se informar junto à barra que estava tudo em paz. Nesse mesmo local encontraram mais quatro navios com os quais prosseguiram a viagem até Lisboa.[41]

São perceptíveis nesse caso como tantas linhas possíveis de perdas, danos, transtornos e risco de responsabilizações negativas rondavam cada viagem marítima. Mesmo uma situação – como a de comboio/conserva – que, a princípio, era fomentada para garantir alguma segurança da navegação, poderia gerar questões e conflitos entre os diferentes grupos de profissionais na embarcação.

Também é importante destacar a sempre presente preocupação com as soldadas e seu recebimento. Chamamos a atenção para o cálculo dos marítimos em relação ao tempo que se perdia em estarem num porto à espera do momento e/ou condições propícias para dar ensejo a uma partida em direção ao fim da jornada, pois a dilatação do tempo da viagem e permanência na embarcação não significava de imediato a correção do valor da soldada pelo tempo a mais. Além do que o marítimo poderia perder um trabalho noutro navio, noutra carreira, que pudesse ser mais vantajoso.

A conjuntura conflituosa da era das revoluções afetou de modo recorrente a marinha mercante, que se via envolvida direta ou indiretamente nos vieses de embates travados pelas nações europeias nas primeiras duas décadas do século XIX. Como destacou Eric Hobsbawm, o conflito anglo-francês foi marcado pela ambição britânica de exercer controle dos mares

40 ANTT, Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mç. 52, n. 22, cx. 176.

41 Chegando em Lisboa dois dias depois. Arquivo Histórico Ultramarino - Avulsos (BG) AHU_ACL_CU_003, cx. 44, D. 3548.

para “alcançar o total predomínio comercial nos mercados europeus e o controle total dos mercados coloniais e ultramarinos”.[42] De modo mais específico, as guerras napoleônicas e as consequências advindas da invasão francesa em Portugal, bem como da transferência da Corte para o Rio de Janeiro, foram fatores político/econômicos que deram ensejo e fomentaram um quadro de constantes abordagens e investidas, com ou sem violência significativa, às embarcações portuguesas no Atlântico.[43]

Decorre desse quadro uma constante preocupação dos marítimos com suas vidas, com suas soldadas, com possíveis responsabilizações de perdas patrimoniais, bem como perdas de investimentos que faziam isoladamente. Roubos e danificação da carga dos navios e dos bens particulares da tripulação eram frequentes nos assaltos efetuados pelos corsários. Em alguns casos os marítimos se viam despojados dos investimentos que faziam em mercadorias que transportavam em espaços no navio que lhes haviam sido destinados.[44] O marítimo Carlos Candidi, por exemplo, teve problemas em receber sua soldada que fora embargada após a perda do capital confiado em suas mãos por terceiros, para os corsários que saquearam o navio em que trabalhava. Nesse saque, ele perdeu todo dinheiro e mercadoria comprada pertencente a outros mutuários capitalistas, como também as mercadorias que adquirira com seu próprio capital. Como os corsários roubaram também uma carteira em que estavam “todos os seus papéis respectivos àquela negociação, bem como faturas”, Candidi não podia nem comprovar aos mutuários interessados no investimento que efetivamente fizera tais negociações.[45]

A perda de bens, pecúlios e investimentos evidentemente eram graves, mas a perda de documentos pessoais e papéis do navio após o encontro com corsários também ocasionava transtorno para os marítimos. Esse foi o caso de Francisco Augusto de Sales Madeira, que trabalhando como piloto “foi aprisionado pelos franceses no bergantim *Boa Fé*, que seguia viagem do Maranhão para Liverpool”. Sendo levado para a França como prisioneiro, Francisco Augusto conseguiu fugir junto com outro companheiro. Este era Fernando Pires Batista, piloto examinado, que foi testemunha nesse auto de justificação, no qual relata que após serem conduzidos à França “fugiram para Inglaterra e de lá se transportaram para esta cidade (Lisboa), de onde chegaram no dia 25 de março” de 1810, onze dias antes de iniciar

42 HOBSBAWM, Eric J. **A era das revoluções**. Europa 1789-1848. 19ª ed. São Paulo: Paz e Terra, 2005. p. 123.

43 Além da ameaça do corso francês e do corso insurgente, a navegação portuguesa esteve suscetível às abordagens da *Royal Navy,* principalmente após o acordo luso-britânico de 1810. Cf. MAMIGONIAN, Beatriz G. **Africanos livres**: a abolição do tráfico de escravos no Brasil. São Paulo: Cia. das Letras, 2017. p. 32. FERREIRA, Sérgio C.; RIBEIRO, Joana I. A.; RODRIGUES, Pedro G. Episódios do comércio marítimo português na segunda metade do século XVIII. **Revista da Faculdade de Letras – História**, III série, v. 5, p. 229-230, 2004.

44 Amélia Polónia indica que os marinheiros portugueses conseguiram participar do comércio marítimo ainda que em pequena escala, pois seu pagamento poderia ser efetuado parte em dinheiro, parte em mercadorias transportadas nos próprios navios, e a depender da rota, o valor das mercadorias poderia superar o valor da soldada acordada pelo trabalho. POLÓNIA, Amélia. Portuguese Seafarers: Informal Agents of Empire-Building. In: FUSARO, Maria; ALLAIRE, Bernard; BLAKEMORE, Richard J.; VANNESTE, Tijl (ed.). **Law, Labour and Empire**: Comparative Perspectives on Seafarers, c.1500-1800. London: Palgrave Macmillan, 2015. p. 227-228.

45 ANTT, Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mç. 25, n. 3, cx. 149.

esse processo. De acordo com outra testemunha, durante a fuga, Francisco Augusto e o companheiro "perderam tudo quanto tinha(m) e papéis do seu exercício, pois viu o miserável estado em que chegaram" em Lisboa.[46]

A opção por uma fuga que, pelo relato, foi no mínimo desgastante, talvez se justifique pelo medo e incertezas geradas no aprisionamento. A perda da liberdade por longo tempo era uma possibilidade. Como vivenciou Antônio Venâncio Ribeiro, "o Ferrage", que atuou como piloto e capitão de navios mercantes portugueses até se tornar prisioneiro de guerra por sete anos na França. Retornando a Portugal recorreu a uma justificação ultramarina para conseguir atestar seu exercício marítimo, provavelmente por perder seus papéis náuticos como no caso anterior.[47]

O desenrolar da abordagem de um navio corsário poderia repercutir negativamente numa multiplicidade de variantes aos navios mercantis e às vidas dos seus tripulantes. Muitas abordagens causaram efeitos devastadores produzindo histórias e vivências atemorizantes de sequestros, afundamento de navios e perdas de vidas humanas. Vale também chamar a atenção para os desdobramentos que repercutiam para além dos momentos da abordagem e dos saques. Por vezes a tripulação atacada permanecia junto aos corsários por dias, sendo depois encaminhada a um ponto em terra firme em embarcações abordadas na sequência pelos corsários. O caso já relatado do capitão João Borges Pamplona, e sua equipagem, abordado e tomado como prisioneiro por dois dias pelo corsário insurgente, é exemplo disso.[48] Para Renaud Morieux, a decisão dos corsários sobre fazer prisioneiros de guerra ou transferir marinheiros capturados para outras embarcações dependia muito das condições de tripular as embarcações apresadas e controlar as equipagens apreendidas. Em muitas situações, os prisioneiros realizavam trabalho forçado nas embarcações.[49]

A tripulação de um navio abordado por corsários sempre se via em situação de poder ser aprisionada, e em consequência, mantida indefinidamente nessa condição, ou liberada e devolvida ao seu navio, ou ainda encaminhada para terra firme em outro navio. Situações em que a privação de liberdade dos marítimos se assemelhava mais a um sequestro também foram relatadas nos autos cíveis. Em tais situações, o caráter de refém se dá principalmente pelo indivíduo ser mantido como meio de garantia a um acordo firmado.

O acordo de resgate da embarcação e carga feito entre Antônio Feliciano Rodrigues, capitão do bergantim *N. Sr.ª da Conceição e Balsemão*, e o comandante da escuna corsária francesa *Liza*, João Christóvão Kreft, ilustra esse tipo de situação de tomada de reféns. O bergantim saiu de Lisboa com destino a Santander carregado de arroz e cevada em 23 de janeiro de 1814, sendo comboiado em segurança pelas fragatas de guerra *Graça* e *Amazona*. Contudo, na noite de 23 para 24, um forte temporal fez com que se

46 ANTT, Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, justificações ultramarinas, Brasil, mç. 172, n. 12.
47 ANTT, Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, justificações ultramarinas, Brasil, mç. 94, n. 7.
48 ANTT, Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mç. 48, n. 13, cx. 172.
49 MORIEUX, Renaud. **The Society of Prisoners**: Anglo-French Wars and Incarceration in the Eighteenth Century. Oxford University Press, 2019. p. 59-60.

perdessem do comboio. O bergantim seguiu viagem sozinho até que no dia 4 de fevereiro foi notada a presença de uma escuna que içou bandeira inglesa, mas na sequência dos fatos revelou-se como corsário francês. Este os abordou e os fez entender que estavam prisioneiros. O capitão do bergantim Antônio Feliciano foi a bordo do corsário, enquanto alguns corsários adentraram no seu navio.

Dentro da embarcação corsária, o capitão Antônio Feliciano tratou com o comandante Kreft um acordo em que se obrigou a pagar de resgate do seu navio e sua carga o valor de 16.000 livras [tornezas].[50] De modo a garantir o pagamento, dois tripulantes do bergantim foram tomados pelo corsário como reféns (o piloto e contramestre Manoel da Silva Bello e o marinheiro Manoel Francisco Rodrigues), ficando como "penhor à sobredita carta de resgate". Com isso o bergantim retornou ao comando do seu capitão e pode seguir viagem, mas sem os dois reféns, parte da carga e dinheiro que os corsários roubaram no ínterim das tratativas. Até mesmo a comida e os documentos do navio foram levados pelo corsário, obrigando uma arribada forçada para reabastecer e providenciar novos papéis.[51]

Marítimos aprisionados e mantidos a bordo do navio corsário eram comumente repassados para outras embarcações sucessivamente abordadas, cumprindo uma jornada forçada com elas. Tal conduta indica que tais tripulações haviam sido despojadas de suas próprias embarcações, sendo posteriormente remanejadas para liberar o espaço da embarcação corsária, que na maioria das vezes não os mantinha como prisioneiros nem os desembarcava em terra como tal. Assim, navios mercantes e suas tripulações eram mobilizados em abordagens corsárias como meio de "repasse" de trabalhadores marítimos retirados e despojados de suas embarcações.

Esse tipo de abordagem corsária ainda que não fosse seguida de saque causava alguns transtornos, especialmente no tempo da viagem, nos gastos com comedorias e, por vezes, com novos papéis do navio que porventura ficasse em mãos dos corsários – como no caso anterior.

Os transtornos gerados pelo encontro com dois corsários franceses foram relatados no termo de protesto feito pelo capitão-tenente da Armada Real e comandante do navio *Comerciante* Bernardino Pedro de Araújo, que protestava e queria constasse "para haver os prejuízos de quem direito" tivesse as "perdas e danos", especialmente com os "sustentos dos prisioneiros" alocados em seu navio pelos corsários, bem como pela "demora de viagem". Segundo seu relato, após sair de Lisboa com destino a Bengala, no dia 14 de maio de 1814, encontrou duas fragatas com bandeira inglesa, de uma das quais vieram a bordo do *Comerciante* dois oficiais, que logo mostraram ser franceses e os declararam prisioneiros de guerra. Encaminhado a bordo da fragata corsária principal, o capitão-tenente Bernardino

50 Note-se que esta conduta foi possível "segundo a insinuação e faculdade" que o sobrecarga interessado e consignatário José Rodrigues, que estava a bordo, conferiu ao capitão do bergantim.

51 Os corsários deixaram apenas uma "pouca de carne e biscoito"; os documentos levados foram: o passaporte real, a matrícula, a carta de saúde e o conhecimento da carta.

levou consigo “todos os seus papéis” e, no que parece uma tentativa de aplainar a situação, “fez ver aos apresadores pelas gazetas portuguesas, que levava a mudança da Europa, e a assinatura dos Preliminares da Paz de maio em Paris”, como relata em petição.[52]

Percebe-se que a intenção dos corsários ao abordar o navio *Comerciante* era tão somente transferir para bordo dele os “76 prisioneiros de diferentes navios” que estavam em seu poder, ordenando que os mandasse para a Ilha da Madeira (local de escala da viagem do *Comerciante*). Antes mesmo de chegar à ilha, o capitão-tenente Bernardino Araújo escreveu um protesto em alto-mar “na presença da sua equipagem, que assinou o protesto por todos os prejuízos perdas e danos” que esse evento causaria. De fato, o capitão-tenente Bernardino juntou ao auto cível de justificação do protesto uma descrição detalhada dos gastos com comedorias dos prisioneiros, que totalizou em 493$900 mil réis.[53]

Para o dia a dia do trabalho marítimo, para os acordos de trabalho ajustados entre empregadores (donos dos navios) e empregados (homens do mar), para os elementos que davam base para a viagem (desde a preocupação com os mantimentos ao estado físico do navio), mesmo uma abordagem corsária não violenta e sem aprisionamento de membros da tripulação produzia prejuízo de alguma espécie. Mas os prejuízos ou desacertos assim gerados não se comparam aos rumos mais trágicos que poderiam sobrevir a um ataque corsário que desdobrasse na captura de prisioneiros ou afundamento do navio.

Observando pelo viés dos prisioneiros que foram realocados no navio *Comerciante*, vemos que a tripulação deste teve bem mais sorte do que aqueles. O relato do que se passou com a tripulação da escuna *Dois Amigos* e a do bergantim *Bom Sucesso* serve para ilustrar o que pode ter ocorrido com a maioria, senão todos os 76 prisioneiros “repassados” ao navio *Comerciante*.

Conforme explica o capitão José Francisco em petição, a escuna *Dois Amigos* saiu em 29 de abril de 1814[54] da ilha de São Miguel, com “uma carga de “vários gêneros” destinados ao porto de Lisboa. Contudo, no dia 6 de maio foram encontrados “por duas fragatas francesas, denominadas *Aretusa*, comandante Boisse, e outra a [*Mariene*], comandante Du Buillor”, que indo “a bordo do navio” *Dois Amigos*

> (...) logo declararam a ele e sua equipagem prisioneiros de guerra, conduzindo-os para bordo da fragata *Aretouze*, metendo depois o navio a pique que ele suplicante e sua equipagem viu submergir (...) (na fragata francesa) andaram por espaço de nove dias, no fim dos quais foram divididos parte no navio *Comerciante*, que foram dar à Ilha da Madeira, e o suplicante e outros em um brigue espanhol, que igualmente foi aprisionado e roubado, para Santander (...).[55]

52 ANTT, Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mç. 42, n. 11, cx. 166. Os eventos mencionados se referem às discussões preliminares do Tratado de Paris, que colocou fim às Guerras Napoleônicas. Possivelmente foi apresentada ao corsário a *Gazeta de Lisboa* de 13 de maio, que trouxe o texto dos artigos ratificados, enfatizando a cessão das hostilidades em terra e mar. **Gazeta de Lisboa**, n. 112, 13 maio 1814.

53 ANTT, Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mç. 42, n. 11, cx. 166.

54 Embora a data de abertura do processo conste de 1818 e a petição não tenha datação, podemos fazer a datação como 1814 em virtude dos demais documentos apensos ao processo registrarem-na corretamente.

55 ANTT, Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mç. 58, n. 11, cx. 182.

O episódio de afundamento do bergantim *Bom Sucesso* aconteceu, conforme relatou na petição inicial e no termo de protesto o capitão Antônio Francisco da Silva, no dia 11 de maio de 1814, apenas alguns dias após saírem do porto de Ponta Delgada, na ilha de São Miguel, com destino a Lisboa. Neste dia foram apresados "pelas fragatas francesas *Aretusa* e *Mariene* que depois de terem despido, buscado, e roubado o suplicante e tripulação tirando do navio o que lhes pareceu, o meteram a pique". Ficaram, então, a bordo dos navios franceses até o dia 15 de maio, quando o capitão Antônio Francisco "e parte da sua tripulação foram lançados a bordo do navio português *Comerciante* e transportados para a Ilha da Madeira". Afirma o capitão que usava do amparo que o direito marítimo lhe garantia ao fazer o protesto "visto que este sinistro não foi causado por sua culpa, nem de sua equipagem, mas sim pela força maior do inimigo".[56]

Nos relatos há sempre a defesa da postura do capitão e da equipagem da embarcação nas situações vivenciadas devido ao encontro com corsários: deixa-se claro que toda a tripulação fez o que pode para evitar danos, e quando estes ocorrem refuta-se a culpa ou responsabilidade por parte dos trabalhadores marítimos da embarcação prejudicada. De modo geral, os termos marítimos realizados dentro das embarcações contavam com a participação de toda a tripulação que, em uníssono, confirmavam e assinavam os relatos dos capitães,[57] sem que se mencione deliberação prévia sobre os assuntos tratados. Há nestes casos a evidente preocupação em se desvencilhar de responsabilização pela perda e danos materiais causados em consequência de uma abordagem corsária.

Em sentido diverso, os termos marítimos em que foi necessária uma tomada de decisão sobre a continuidade, desvio ou mudança de rumo numa viagem apontam para o ensejo de deliberações entre todos os trabalhadores do navio, independentemente da posição hierárquica ou função. Na sequência dessas deliberações, o capitão/comandante poderia vir a agir de modo a acatar em parte ou totalmente as demandas da equipagem (ou parte dela). Vimos esse tipo de posicionamento, por exemplo, no caso das decisões que o mestre do brigue *Restaurador* precisou tomar diante da saída ou continuidade da sua embarcação junto ao comboio que seguia para Lisboa: como a equipagem insistisse em seguir direto para a cidade do Porto, mas o comandante do comboio o pressionava a prosseguir junto, o mestre Joaquim José da Rocha Bastos desiste de apartar do comboio; contudo, é obrigado a assumir compromisso escrito sobre o pagamento das soldadas da equipagem.[58]

De modo geral, do ponto de vista da equipagem, há um forte peso sobre o fator do tempo da empreitada marítima, pois um atraso ou prolongamento na viagem prejudicaria o trabalhador marítimo que fez acordo com o patrão em receber por empreitada (viagem e torna-

56 ANTT, Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mç. 29, n. 19, cx. 349.
57 Comandante, mestre ou aquele que estivesse em posição hierárquica que determinasse sua responsabilidade e ação ativa em relação à condução da situação.
58 ANTT, Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mç. 31, n. 10, cx. 155.

-viagem) e não por dia de trabalho. Mesmo estes últimos poderiam encontrar dificuldades em receber por dias a mais na embarcação, suscitados por qualquer situação não prevista no ajuste feito entre empregador e trabalhador.

Auxílios e donativos aos marítimos vitimados por corsários e incidentes

Acreditamos ser relevante apontar dois casos que exemplificam uma conduta de solidariedade e, até mesmo, uma espécie de comoção gerada ante os episódios dramáticos, principalmente quando estes envolviam a perda da embarcação, dos bens dos marítimos e mesmo suas vidas. Verificar a postura com que autoridades e sociedade se posicionaram ante incidentes graves envolvendo marítimos, ocasionados por corsários ou por eventos naturais/acidentes. Assim, pois, trataremos brevemente dos eventos vivenciados pelas tripulações das embarcações *Carlota* e *Balsemão* e os auxílios obtidos por elas imediatamente após os incidentes.

No dia 27 de julho de 1820, o capitão José Luis Nogueira Leal e tripulação da galera *Carlota*, que haviam saído da Bahia no dia 18 com destino a Lisboa, ao meio-dia "avistaram três embarcações a barlavento das quais uma virou de bordo fazendo força de vela" em direção a sua galera. Apesar disso, o capitão seguiu seu rumo até às dez e meia da noite, quando a embarcação que os seguia se aproximou do *Carlota* "a tiro de espingarda com todos os sinais de ser navio de desconfiança, e de pretender alguma hostilidade". A isto respondeu o capitão José Luis com "um tiro de bala fora do ponto" para mostrar que a galera *Carlota* "era navio armado" e tentando ao mesmo tempo dissuadir o "perseguidor" de perpetrar em seu encalço. Tais esforços foram em vão: após o capitão José Luis recusar o pedido de a ir a bordo do navio desconhecido, "sem mais instância rompeu o corsário o fogo sobre o navio português". Seguiu-se um intenso combate que durou uma hora: de um lado, a tripulação da galera *Carlota* se defendia com a artilharia que "pode pôr em ação, que eram apenas sete peças, por falta de gente para guarnecer o resto da artilharia", do outro lado, os corsários numa fragata de guerra com "32 canhões de grande calibre, que tinha de guarnição 250 homens que lhes estavam fazendo um vivo fogo de mosquetaria". Não tendo como fazer frente ao poder de fogo da fragata corsária, o capitão José Luis Nogueira viu-se "tristemente violentado a render-se, fazendo calar o seu fogo".[59]

O minucioso e fascinante relato do combate entre a fragata corsária e a galera *Carlota* consta do processo de protesto em que o capitão José Luis Nogueira detalha os eventos

59 ANTT, Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mç. 40, n. 11, cx. 164. Os corsários comissionados por Artigas sofreram perdas significativas nesse embate: "*El capitan insurgente perdió una pierna y algunos de su tripulacion, y al avistarse com el de la Carlota le dijo que el apresamiento de su buque le havia costado muy caro*". **Diário Mercantil de Cadiz**, n. 1522, 3 out. 1820.

que culminaram na perda do navio sob seu comando, além da morte de quatro membros da tripulação no combate. Depois de ser capturada, parte da tripulação sobrevivente do *Carlota* e o capitão José Luis foram postos "a bordo do cahique denominado *São Pedro*, que vinha do Faial para a Ilha das Flores". Nesta ilha, o capitão se achava completamente "desaurido de todos os meios", a vista do que ele fez abrir "uma subscrição donativa", que lhe rendeu fundo suficiente para fretar uma embarcação que levasse a ele e tripulação que o acompanhava para ilha do Faial. Ali encontraram o resto da tripulação que tinha ficado no corsário, os quais tinham sido "deitados em uma escuna baleeira que os levou à Ilha de São Jorge, onde o governador desta mesma ilha lhe fizera aprontar um barco que os havia levado à do Faial onde se achavam". Após todos estarem reunidos na ilha de Faial, foi feita ali uma nova subscrição, cujo produto possibilitou que fretassem dois navios que os levaram à ilha de São Miguel, de onde finalmente se passaram a Lisboa, chegando ao porto nos dias 9 e 11 de setembro.[60]

Divididos e postos em diferentes embarcações para seguir uma jornada forçada que os deixou em diferentes ilhas, a tripulação da galera *Carlota* viu-se abonada pela conduta solidária daqueles que contribuíram com donativos que possibilitaram os diferentes fretes, como também pela posição de auxílio com que se revestiu uma autoridade do governo para com o restante da desafortunada tripulação.

Em 23 de janeiro de 1816, em Pernambuco, chegava ao fim de modo dramático a trajetória marítima na marinha mercante portuguesa do navio *Balsemão*. Neste dia, ele foi completamente destruído por um incêndio, episódio que provocou comoção na população local e os fez agir em apoio aos marítimos que trabalhavam no navio. Antes de entender como tudo aconteceu, vamos saber um pouco mais sobre a trajetória dele no serviço mercante português.

A primeira notícia de que temos conhecimento localiza o navio *Balsemão* na rota do comércio marítimo com a Ásia, em 1806, numa correspondência oficial entre autoridades de Cantão e um procurador português,[61] em que se trata da necessidade de realizar a medição do navio, dos tipos de gêneros que costumeiramente transportava para Macau, bem como da necessidade de se trazer manifesto da carga em mandarim. A carta deixa claro que o *Balsemão* era constante no comércio com essa região.[62]

Em uma justificação ultramarina feita pelo praticante de piloto Antônio Rodrigues de Castro, em novembro de 1813, notamos a variabilidade de portos visitados pelo navio *Balsemão*. Antônio Rodrigues declara em sua petição que havia feito viagens "para diversos portos do

60 ANTT, Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mç. 40, n. 11, cx. 164. O capitão José Luis Nogueira e 19 membros da equipagem chegaram no bergantim *Espadarte* no dia 9 de setembro, outros 11 tripulantes chegaram no iate *Santo Antônio Vigilância* no dia 11 do mesmo mês. **Gazeta Extraordinária de Lisboa**, n. 227, 21 set. 1820.

61 Não há como determinar se este indivíduo representava alguma autoridade do governo português ou um interessado nos negócios envolvendo o navio *Balsemão*, contudo, tendo em vista o conteúdo da carta esta última possibilidade é a mais provável.

62 ANTT, Documentos em Chinês, Versões portuguesas, v. 5, n. 285..

Brasil, e do Brasil para a Inglaterra, e para a Ásia” bem como para a cidade de Lisboa. Todas as testemunhas inquiridas na justificação haviam feito parte da tripulação do *Balsemão* (o comandante Estevão José Alves, o piloto Pedro José Salles e o sota-piloto João Alves Costa), que em suas declarações detalham algumas das rotas de viagens (e torna-viagens): de Lisboa para Pernambuco, de Pernambuco para Londres,[63] de Pernambuco para a Costa do Malabar, fazendo escala no Rio de Janeiro e Bahia, de Pernambuco para Lisboa.[64] Destaca-se a quantidade de viagens declaradas que tinham como ponto de chegada e partida o porto de Recife.

Num ofício de visita do ouro[65] ao *Balsemão* em Lisboa, a 20 de março de 1815, após cumprir uma viagem de 48 dias saindo de Recife, podemos ter uma ideia do volume e do que se compunha a carga, era ela: 475 caixas de açúcar, 755 sacas de algodão, 300 barricas de açúcar, 200 barris de mel, 2.500 couros de boi salgados, 3.000 sola meio, 4.000 vaqueta meio; além das cartas que “foram imediatamente para o correio”.[66]

De acordo com os passaportes das viagens entre Lisboa e Pernambuco, nos anos de 1813 e 1814, o *Balsemão* saiu em meados do mês de novembro do porto de Lisboa rumo ao de Recife e fazia a “torna-viagem” entre junho e julho.[67] De qualquer maneira não havia regularidade expressa nestas datas, posto que em 7 de abril de 1815 (menos de 20 dias após a inspeção da visita do ouro) ele recebeu passaporte para viajar de Lisboa para Recife.[68] Menos de um ano depois da expedição desse passaporte, a trajetória do navio *Balsemão* entre as embarcações mercantes lusas chegava ao fim dramaticamente.

O incêndio que dizimou o navio foi noticiado em diferentes jornais da época. A *Gazeta de Lisboa* deu a notícia em 25 de abril de 1816, três meses após o evento, informando que o fogo tomou o navio *Balsemão* “na véspera da sua viagem para Lisboa, sendo tão violento, e tão rápido o incêndio, que em menos de duas horas se perdeu totalmente o navio, e toda a carga”.[69] Em um auto cível de embargo em que era réu embargado, o capitão do navio Estevão José Alves afirmou que nada pode ser salvo “por ser o incêndio na tarde véspera do dia em que havia de partir” e para maior infelicidade do evento “a tempo em que já tudo estava

63 Também identificamos registros de entrada e saída do *Balsemão* nos portos ingleses no *Lloyd's List.* Cf.: *Lloyd's List*, n. 4561, 10 maio 1811; *Lloyd's List*, n. 4562, 14 maio 1811; *Lloyd's List*, n. 4580, 16 jul. 1811; *Lloyd's List*, n. 4702, 15 set. 1812.

64 ANTT, Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, justificações ultramarinas, Brasil, mç. 90, n. 1.

65 De acordo com Mayra Guapindaia, as visitas do ouro “eram as inspeções feitas nos navios, tanto oficiais quanto particulares, por oficiais da Coroa após a chegada no porto de Lisboa”, ocasião em que “tomava-se depoimentos dos capitães sobre a viagem e era recolhido o mapa de carga de cada embarcação”, como também se encaminhavam “vias de governo e as cartas particulares ao Correio Geral”. Cf. GUAPINDAIA, Mayra. Entre correios marítimos e embarcações de comércio: envio de cartas entre Portugal e América Portuguesa no período das reformas postais (1798-1822). V EJIHM. **Anais ...** Coimbra, p. 2, 2017.

66 AHU/Pernambuco - AHU_ACL_CU_015, cx. 276, D. 18556.

67 AHU/Pernambuco - AHU_ACL_CU_015, cx. 275, D. 18439; AHU/Pernambuco - AHU_ACL_CU_015, cx. 276, D. 18475; AHU/Pernambuco - AHU_ACL_CU_015, cx. 276, D. 18498; AHU/Pernambuco - AHU_ACL_CU_015, cx. 276, D. 18534. De acordo com Luiz Felipe de Alencastro, o período ideal das viagens que partiam de Lisboa, respeitando as janelas sazonais dos ventos, era outubro, a fim de ancorar em dois meses no porto do Recife. O período ideal no retorno, partindo de Salvador ou Recife, se estendia até o fim de abril, a fim de chegar a Lisboa em julho. Cf. ALENCASTRO, Luiz Felipe de. **O trato dos viventes**: formação do Brasil no Atlântico Sul. São Paulo: Companhia das Letras, 2000. p. 57.

68 AHU/Pernambuco - AHU_ACL_CU_015, cx. 276, D. 18562.

69 **Gazeta de Lisboa**, n. 98, 25 abr. 1816.

embarcado”.[70] De fato, a violência do incêndio, ao que parece, deveu-se principalmente pelo fogo ter atingido a pólvora que havia no navio, conforme exposto numa correspondência registrada no *Correio Braziliense*: “se incendiou, tendo a pólvora a bordo: a equipagem, não podendo extinguir o fogo, que vinha da coberta, desamparou o navio, que se queimou totalmente com a explosão da pólvora”.[71]

O drama vivido pelos trabalhadores do *Balsemão* que “tudo tinham perdido no incêndio” inspirou uma forte comoção na sociedade local a ponto de unir, como informa a *Gazeta de Lisboa*, “pessoas de diversas classes, e empregos” inspirados pela iniciativa de Félix Antônio da Silva que “impelido pelo virtuoso espírito de beneficência, a fim de remediar o dano pela maneira, que em seu poder cabia, abriu uma subscrição” que coletou a doação total de 3:142$400 contos de réis,[72] soma que foi dividida “segundo as circunstâncias de cada um”.[73] Ao gesto que tão generosamente os socorreu, o comandante, o piloto e o cirurgião do *Balsemão* publicaram “um procedimento (...) declarando a todo o mundo com o devido aplauso os beneméritos nomes daqueles que, sendo tão eficazes no socorro, foram sublimes no exemplo”.[74]

Considerações finais

Do recebimento das soldadas às notícias sobre a agitação política, passando pela possibilidade de abordagem por corsários, as incertezas ligadas ao trabalho a bordo dos navios mercantes é um traço marcante da história dos marinheiros na era moderna. As duras condições de trabalho, somadas às longas travessias marítimas e todos os riscos envolvidos, conferem às reivindicações e protestos apresentados pelos marinheiros nuances dos elementos que as fundamentavam. O litígio por vencimentos encetado pelos trabalhadores do mar ajuda a compreender as características do trabalho livre no final do Antigo Regime. A atuação dos marítimos nos processos nos permite vislumbrar algumas das noções que eles possuíam acerca da justiça em relação ao direito decorrente do trabalho.

Particularmente reveladores acerca dos riscos associados ao trabalho marítimo são os termos de protesto. Essas fontes nos revelam dinâmicas internas das embarcações, em situações de decisão coletiva sobre rotas e procedimentos de viagem. Por vezes a vontade da maioria se sobrepunha às obrigações do capitão, que registrava os acontecimentos assim que pisava em terra a fim de se resguardar de responsabilizações. Em outros casos, diante do perigo iminente de uma abordagem corsária, toda a tripulação agia em concordância,

70 Sobre esse processo, aberto em 1817: o autor Venquia Xette Colopo, negociante local, afirma que deixou em consignação com o sobrecarga do navio, no porto de Goa, em outubro de 1813, nove fardos de fazenda “para lhe vender na Bahia” e “remeter-lhe prontamente pelo primeiro navio o seu produto, o que nunca fizeram”. ANTT, Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mç. 6, n. 3, cx. 130.

71 Subscripção em Pernambuco, a favor da equipagem do navio Balsemão. Correio Braziliense, v. XVI, n. 96, maio 1816. In: COSTA, Hipólito José da. **Correio Braziliense** ou **Armazém Literário**, v. XVI, ed. fac-similar, São Paulo: Imprensa Oficial do Estado; Brasília: Correio Braziliense, p. 517, 2002.

72 **Gazeta de Lisboa**, n. 98, 25 abr. 1816.

73 **Correio Brasiliense**, op. cit, p. 520.

74 **Gazeta de Lisboa**, n. 98, 25 abr. 1816.

buscando minimizar as incertezas decorrentes do encontro, demonstrando suas ações diante dos eventos de força maior.

A comoção social com desastres e infortúnios experimentados pelos marinheiros indica como as noções de solidariedade se materializavam nas ações de autoridades e comunidades que auxiliavam esses trabalhadores do mar a retornarem ao seu porto de origem. Esses homens do mar buscaram através dos termos e protestos garantir que o produto de seu trabalho fosse assegurado e que fatores adversos não lhes fossem indevidamente imputados.

Recebido em 01/04/2022
Aprovado em 01/05/2022